



# Lokförar bladet

Nr 9, augusti 2006

## Nytt försäkringspaket?

Sidan 10

## Några avtalstolkningar

Sidan 3

## Ensamarbete

Sidan 8

## Personalbrist

Sidan 15

## Nytt Huvudskyddsombud

Sidan 5

## Medlemsmöte 19 sept

Sidan 4

## Vakna Södertälje!

Sidan 11

## Rapporter

Sidan 4

## Lär dig avtalet!

Sidan 9

## X60

Sidan 14

## Snappat upp från kollegor!

Sidan 6

## Uniformen

Sidan 3

## Arbetstider: Lag och avtal

Sidan 7

**Facklig medlemsinformation från Seko Lokförarna på Stockholmståg**

Redaktion: Ludvig Eriksson och Thomas Schiechl



# Uniformen

Möten är inplanerade med À la carte (uniformsleverantören) vad gäller skor, ryggsäck och vinterkläder. Polartechjackan som ska komma i september är på gång, likaså kavajen. Shortsen kom först i mitten av augusti, vilket är väldigt tråkigt med tanke på sommaren som har varit mycket varm.

När uniformen kompletteras med fler skjortor, tröjor och byxor vet vi tyvärr inte i dagsläget.

Vi jobbar vidare med uniformsproblemet och kommer givetvis att ge information i kommande lokförarblad om vad som händer.

Astrid/Anna/Hasse.



## Några avtalstolkningar

Vi arbetar för närvarande med en ny utgåva av Lokförarens Lista, innehållande diverse tolkningar av avtal, lagar och regler. I väntan på att den skall bli färdig följer här några klarläggande till frågor vi får av medlemmarna.

### Fridagsperiod

Fridagsperioden skall omfatta 12 timmar utöver fridagen. Till fridag räknas även lätthelgskompdagar och semesterdagar.

Har du en enkel fridag skall de minst gå 36 timmar (24+12 timmar) mellan turerna, oavsett vilken grupp du går på.

Har du dubbel Fridag (helgledigt) skall det gå minst 60 timmar mellan turerna, oavsett vilken grupp du går på.

I tillägg till ovanstående gäller att fridagsperioden skall innefatta tiden från kl. 19.00 före fridag till kl 05.00 efter fridag. Detta gäller alla grupper med undantag från följande: Fasta tjänstgöringsgrupper enligt förhandlat schema, t.ex. tidig morgon, eftermiddag, medursrotation, samt särskilda förhandlade tjänstgöringsscheman för vissa arbetstagare på vikariegrupper.

Det är viktigt att tänka på samspelet mellan fridagsperioden och perioden kl 19-05. Slutar du kl 19.00 före fridag kan du inte börja 05.00 efter fridag, eftersom då har det inte gått 36 timmar (vid enklfridag). Slutar du kl 19.00 före fridag kan du tidigast börja kl. 07.00. Börjar du kl 05.00 efter fridag måste du sluta kl. 1700 före denna fridag.

### Veckovila

Den veckoperiod inom vilken vi förare skall ha lagstiftad veckovila löper alltid från söndag till lördag. Veckovilan skall omfatta minst 36 timmar under denna period. Man får inte ”låna” vilotid från veckan före eller efter utan vare vecka mellan söndag kl 00.00 till lördag kl 24.00 skall vi ha minst 36 timmars obruten vila.

### Nattvila

Nattvila, eller snarare dygnsvila, skall omfatta minst 11 timmar enligt lag. Alltså måste det gå minst 11 timmar mellan turerna.

### Rast

Rast skall infalla efter maximalt 5 timmars arbete. Orderläsning, gångtid, föraravbytestid mm är naturligtvis arbetstid och ingår inte i rasten. Rasten skall vara minst 30 minuter. Kortare tid räknas inte som rast.

### Paus

Paus är ett arbetsfritt uppehåll och skall omfatta minst 10 minuter efter maximalt 2,5 timmars arbete. Pausen kan vara längre och infalla tidigare än efter 2,5 timme.



## ÄR DET MENINGSFULL ATT SKRIVA RAPPORT?

Ja det är det, men visst kan det vara svårt att motivera sig själv och andra till att skriva rapporter. Detta har naturligtvis sin grund i att vi vant oss med att Cityepdneln inte tagit våra rapporter på fullt allvar.

### Vilket värde har en rapport om den inte besvaras?

En obesvarad rapport är lika värdefull som en besvarad rapport. Alla rapporter registreras och arkiveras. Har förare påtalat ett problem och företaget inte gör något åt saken, kan rapporten vara till hjälp för en förare den dag något händer som inte borde hända. Låt säga att förare rapporterar att en signal är dumt placerad. Företaget gör inget åt saken. Efter en tid kör en förare förbi signalen mot stopp. Ofta bär föraren fulla ansvaret för stoppassager, men om en signals placering är tokig och vi förare påtalat detta, så kan det inte uteslutas att förarens ansvar minskar eller helt uteblir.



### Stockholmstågs ambitioner

Stockholmståg har tydligt uttryckt att rapporter skall besvaras. Vi tror att de kommer att göra detta och vi har redan sett förbättringar på området. Ge dem bara lite tid, och framförallt: ge inte upp rapportskrivandet.

### *Exempel: Raster*

En förare observerade i somras att man förlagt raster till Brohallen mitt i turen. I Bro finns ingen möjlighet att köpa mat varför man måste ta med egen mat. Att ha en matlåda liggande i väskan upp till fem timmar är inte bra, varför föraren skrev rapport och begärde att raster skulle flyttas till Centralen. Företagets första svar var i god Citypendelnanda: "Det går inte".

Seko fick nu ta tag i frågan. För att kunna göra en riktig bedömning ringde vi Arbetsmiljöverket, Livsmedelsverket och Stockholms kommuns miljö- och hälsoenhet.

Alla var de eniga om att man inte skall låta en matlåda ligga i temperaturer över +8 grader (kylskåpstemperatur) i flera timmar. Bakterieantalet fördubblas cirka var 30 minut vid 25 grader.

Vi kontaktade Stockholmståg och redogjorde för våra samtal med Arbetsmiljöverk och Livsmedelsverk. Kort därefter svarade Stockholmståg att man ändrat i turförfeckningen och förlagt rastera till Centralen (med något enstaka undantag). Bristerna som föraren rapporterade blev därmed åtgärdade. Inför höstens turlista har man till följd av den uppmärksamme förarens rapport inte planerat in några raster i Bro, undantaget är raster för nattvila.

### *Exempel: Arbetstidsavtalet*

Förare rapporterade att man schemalagt turer på ett sätt som strider mot arbetstidsavtalet. Rapporterna resulterade i en förhandling mellan Seko och Stockholmståg där frågetecknen rätades ut. Arbetstidsavtalet skall följas, det är Seko och Stockholmståg överens om.

### *Exempel: Gångväg Äs-Äs bangård*

P.g.a. en kabelbrand kunde inte gångvägen till Äs bangård användas. Förare skrev rapporter om detta. En förare tog även kontakt med ett skyddsombud som avsåg att ta tag i frågan. När skyddsombudet kom upp till våra lokaler möttes han av Trafikchefen som meddelade att man var igång med att vidta åtgärder. Även om åtgärder inte vidtogs direkt efter kabelbranden så vidtog man åtgärder utan oskälig fördröjning efter att förare rapporterat in felet. Skyddsombudet behövde inte lägga skyddsstopp, och Arbetsmiljöverket behövde inte blandas in. Bristen i rapporten blev åtgärdad.

### *Exempel: Frontrutor*

Många rapporter om smutsiga frontrutor har inkommit under sommaren. Det har tagit allt för lång tid från att fel rapporterats till det att åtgärder genomförts. Ett ihärdigt rapportskrivande har satt press på Stockholmståg att lösa frågan. Det har till och med förekommit att förare stoppat utgångar till följd av allt för smutsiga frontrutor, vilket i sin tur resulterat i inställda tåg. Det vore märkligt om Stockholmståg inte löser frågan nu.



Vi upplever att man nu rengör frontrutor, i varje fall i högre grad än tidigare. Stockholmståg har meddelat att man skall ha personal i Märsta och Västerhaninge som dagtid rengör frontrutor – i varje fall under insektsperioden.

## **Skyddsorganisationen**

Skyddsombud väljs på 3 år. Mikael Hillbo har varit huvudskyddsombud i snart tre år, varför vi frågar om omval kommit upp. Hillbo har tackat nej till att ställa upp som huvudskyddsombud för ytterligare tre år. Hillbo kommer dock att vara kvar som skyddsombud, men han vill koncentrera sig på X60 och fordonsfrågor i allmänhet.



Skyddsombud Torbjörn Eriksson har erbjudit sig att ställa upp som huvudskyddsombud för de kommande tre åren. Valberedningen kommer därför att föreslå honom till posten vid medlemsmötet den 19 september.

## Snappat upp från kollegor . . . .

SL/Alstom hade extremt stor tillförlit till X60 innan de levererades. Man hävdade att fordonen skulle rulla i flera år utan att allvarliga fel skulle uppstå så att fordonet blev stående.

En kollega som inte glömt dessa uttalanden sa med anledning av det första årets stillestånds statistik för X60: *"Nu skulle fordonen behöva rulla i 800 hundra år utan stopp för att klara den genomsnittliga målsättningen."*

Rengöring av frontrutor och påfyllning av spolarvätska förefaller vara lika komplicerat som att lösa världsfreden. Ett klarsynt kollega gjorde följande konstaterande: *"Jag vill att våra fackliga förtroendevalda och skyddsombud skall kunna koncentrera sig på viktigare saker än att behöva tjata om att frontrutor skall rengöras"*. Allt för mycket av vår knappa fackliga tid går just till problem som inte borde vara ett problem. Så visst är konstaterandet riktigt.

Appropå frontrutor. En kollega var nyligen i Bro för att hämta ut ett tågsätt. Frontrutorna var naturligtvis inte rengjorda även om begäran om åtgärd var inskrivet i skadeblocket flera gånger. Föraren tyckte att det fick vara nog och ringde upp växligen med besked om att de antingen skickar ut en person som rengör frontrutorna eller så blir tåget stående i hallen. Ut kom en person och rengjorde fronturorna. Det blev inte helt rena men föraren gjorde bedömningen att det inte längre fanns skäl att stoppa tåget. Vi förtroendevalda brukar påpeka för er att ni är era egna skyddsombud, och att ni själva måste göra bedömningar ute i trafiken. Detta är ett av många bra exempel där en förare gör en bedömning och tar ett beslut för att få till en åtgärd. Enligt uppgift gick det knapp att se ut genom rutan och felet då var påtalat flera gånger måste förarens beslut att stoppa tåget anses vara skäligt.



Alstom begär att vi förare noga skall regöra för alla fel på fordonen vi upptäcker, annars gör de inget åt felen. Vilken ödmjukhet! Borde inte Alstom koncentrera sig på att leverera fordon som fungerar i stället för att framföra krav till oss förare, som de vid ett flertal tillfällen givit skulden för att tågen inte fungerar. En kollega som erinrade sig Alstoms uttalanden om fordonens förträfflighet påpekade att hur fordonet marknadsfördes för ett par år sedan: *"Det bara är att koppla upp en laptop till fordonet så skulle fordonet själv berätta om sina krämpor. Med några lätta tangenttryckningar på laptopen skulle sedan felet vara åtgärdat"*. Varför går SL på Alstoms arrogans och varför går Stockholmsståg pliktroget i SL:s fotspår och skickar ut skriftliga meddelanden till förarna att vi minsann skall redovisa felen noga. Självklart skall vi förare rapportera in

En förare var i Älvsjö för att hämta fordon. Efter ett tag kom en enhet ut på bangården. I väntan på den andra enheten påbörjade föraren klargöringen. Över bangårdsradion hörde föraren att växlaren påtalade för en i hallen (troligtvis beredningen) att det var fel på AC:n i den nyss framkörda enheten. Bredningen svarade: *"Det där hörde jag inte"*. Men förare hörde vad som sas och ringde till trafiksamordningen. Trafiksamordnaren stod nu inför valet att prioritera produktion (beordra ut tåget utan AC) eller prioritera arbetsmiljö (beordra omväxling av enheterna och låta tåget bli sent). Enligt föraren tvekade inte trafiksamordnaren utan denne ringde till Älvsjöhallen för att berätta vad som gäller. Det var sedan ovanligt tyst i bangårdsradio, intill dess att föraren fick besked om att enheterna skulle växlas om. Bra gjort av växlaren, som uppmärksammade problemet. Bra gjort av föraren, som var uppmärksam och påtalade problemet för trafiksamordningen. Bra gjort av trafiksamordningen, som tog tag i problemen och såg till att en temporär lösning kom till stånd.

Mer om Älvsjöhallen.... - En annan förare skulle hämta fordon i Älvsjö. I väntan på fordonen hörde även denne förare ett intressant samtal över bangårdsradion. En växlare påtalade för en i hallen (troligtvis beredningen) att ett fordon som var planerat för utgång var skaderapporterat. Beredaren tyckte först att fordonet skulle skickas ut i nytt omlopp, men ändrade sig med motiveringen: Vagnen har ju just kommit in, och de har kanske koll på fordonen, så det är bäst att vi väntar med den.

## Arbetstider – Samverkan mellan lagar och avtal

Många regler i arbetstidslagstiftningen är vad man kallar dispositiva. Med detta menas att man kan komma överens om i kollektivavtal att något annat skall gälla. Lagstiftarna, Riskdagen, vill inte i detalj bestämma hur alla yrkesgrupper skall arbeta utan överlåter mycket till arbetsgivare och arbetstagare att själva komma överens om arbetstidsvillkor.

Arbetsmiljöverket har dessutom allmänna råd kring arbetstider som man bör ta hänsyn till.

### Rast

Lagen säger att man skall arbeta maximalt 5 timmar och därefter skall en rast. Denna regel är dispositiv, men för vem skall den gälla om inte den skall gälla för oss lokförare som har ett styrt, stressigt yrke med ansvar för många människor? Lagen preciserar inte rastens längd, men enligt

Arbetsmiljöverkets allmänna råd skall en rast vara minimum 30-45 minuter. I vårt anställningsavtal har lagens mening inte förhandlats bort utan den har understrukits genom att det står max 5 timmar innan rast och att rasten skall vara minst 30 minuter. Detta är är Seko och Stockholmståg överens om.

Rast är inte bara en rättighet utan även skyldighet. Vi förare har ett strikt ansvar för tågets säkra framförande och därmed ett ansvar för de människor som reser med våra tåg och de människor som finns i närheten av våra tåg.

Att göra överenskommelser med arbetsledningen att hoppa över rasten för att som kompensation få gå hem 2 timmar tidigare kan verka lockande, men detta avråder vi å det starkaste från. Även om risken för att det skall hända något (en olycka eller liknande) är liten så finns den där. Och om det händer kan du som förare bli noga granskad hur du arbetat och i värsta fall ställas till ansvar för att du brutit mot den lagstiftade rastregeln.



### Nattvila

Lagen säger att det skall gå minst 11 timmar mellan arbetspassen, s.k. nattvila. Även denna regel är dispositiv och även här finns ingen annan överenskommelse i avtal. Forskare pekar just på betydelsen av viloperioder för skiftarbetare i allmänhet och pendeltågsförare i synnerhet. Våra motursroterande grupper med 11 timmar mellan turerna är egentligen inte ett bra upplägg utan vi borde snarare ha längre viloperioder mellan våra turer.

## Nattarbete

Nattarbete är enligt lag förbjudet, men här är det också så att regeln är dispositiv. Vår verksamhet kräver utifrån allmänhetens behov att vi arbetar mellan 00.00 och 05.00.

## Paus

Paus är ett arbetsfritt uppehåll som i grunden alla har lagstiftad rätt till oavsett yrke. Praxis medger 5 minuter varje timme, utan att ange när under 60 minutersperioden pausen skall infalla. Denna praxis är ju lite svår att hantera i vårt yrke. Vi kan ju knappast stanna tåget i Skavstaby, kortsluta intilliggande tågspår, och gå ut i skogen och sätta oss på en stubbe för att filosifera i 5 minuter. Lagen säger därför att pauser får schemaläggas i den omfattning arbetet kräver det. Det säger även vårt avtal sedan många år tillbaka och även här är Seko och Stockholmståg överens.

Efter en tvist med Citypendeln beslutade Arbetsmiljöverket att paus om 10 minuter skall schemaläggas efter maximalt 2,5 timmars arbete. Detta är ett minimikrav och det är inget som hindrar att pausen kommer tidigare eller är längre än 10 minuter.

Thomas Schiechl

## ENSAMARBETE

Regeringen tog som bekant beslut i våras att vi inte får arbeta ensamma på tågen. Stockholmståg har repekterat detta beslut och i företagsinstruktion fastställt att tågvärd alltid skall medfölja resandetåg. Uteblir tågvärd av någon anledning får tåget inte gå vidare som resandetåg. Detta gäller oavsett sträcka och tidpunkt. Det är viktigt att vi håller fast vid detta, även i situationer det saknas tågvärd på en kort sträcka (t.ex. Södertälje Centrum-Södertälje Hamn.

Skulle någon, mot förmodan, instruera er att framföra resandetåg utan tågvärd, meddela detta då till skyddsombuden eller fackliga förtroendevalda.

Skulle någon förare, mot förmodan, få för sig att själv ta beslut om att köra resandetåg utan tågvärd, kan detta skapa problem. Upptäcks det att man arbetat ensam på resandetåg kan detta anmälas till Arbetsmiljöverket varvid Stockholmståg kan komma att få betala vite. Det är inga oansenliga vitesbelopp vi talar om, varför Stockholmståg i sin tur kan komma att vidta disciplinära åtgärder mot dig som förare. Detta p.g.a. du inte följt deras instruktioner.





I händelse att något händer, t.ex. en våldssituation, blir det en utredning. Upptäcks det att du arbetat ensam ombord, mot företagets instruktioner, kan detta i så fall vara till nackdel för dig.

## NU ÄR DET DAGS!

För vaddå?

En studiecirkel i det LOKALA ANSTÄLLNINGSAVTALET på Stockholmståg!

När?

Cirkeln är tre dagar lång och kommer att hållas följande datum:  
Vecka 48: Onsdag 29/11 och torsdag 30/11, samt  
vecka 49: Torsdag 7/12.

Du har rätt till ledigt för studierna med löneavdrag men får ersättning från SEKO för förlorad arbetsinkomst med 80 kr *skattefritt* per timme!

Har du fridag får du samma ersättning även på den.

Är du intresserad? Fyll i anmälan och lägg i SEKO lokförarnas postlåda (den vita utanför fackexpeditionen) senast 20 oktober!

Det finns plats för max 10 personer

Hoppas på uppslutning gör

Astrid Hermelin  
Cirkelledare och studieansvarig  
073 661 56 88

.....  
Klipp/riv här!

JA! Jag vill gärna delta i cirkeln om de lokala avtalen i höst.

Namn: ..... (Skriv tydligt, tack!)

Datum för anmälan:

## **Ett nytt försäkringspaket är på gång!**

**På SEKO: s kongress 10-12 oktober 2006 beslutar representanterna om SEKO skall ansluta sig till det nya paketet.**

**Vilka förändringar blir det?**

**\*Kollektiv hemförsäkring (K-hem)**

**\*Trygghetsförsäkring – Fritid TFF**

**\*Barngrupplivförsäkring**

**\*TGL kompletteringsförsäkring**

**Kommer att ingå i medlemsavgiften som kommer att bli något högre. Om två personer i samma hushåll är medlemmar i ett LO-förbund betalar de dubbel premie. Detta kompenseras med att ersättningsnivån dubblas, bland annat när det gäller reseförsäkringen, ersättning vid ansvarsskada, rättsskydd och överfallsskydd. Dubbelförsäkrade får även en allriskförsäkring, även kallad ”drulle- försäkring” på köpet.**

**Om du har frågor om paketet kan du kontakta någon av de försäkrings- och pensionsansvariga på avdelningen, SEKO Stockholm.**

**Mer information om medlemsförsäkringarna finns också på SEKO: s hemsida, [www.seko.se](http://www.seko.se) eller SEKO: s portal [www.skyddsnet.se](http://www.skyddsnet.se)**

**Mer information ges säkert i framtiden i tidningen, SEKO-magasinet.**

**Tack för ordet! Evamari Hådén, försäkringsansvarig i klubben**



## Södertäljebor – Det är dags att vakna nu!

Politikerna i kommuner runt om i landet försöker få myndigheter och rikspolitiker att bygga vägar, järnvägar mm, i den egna kommunen. Detta är inget konstigt, utan varje kommun ser naturligtvis helst till sina särintressen.

Rikspolitikerna anslår till sina myndigheter (vägverket, banverket m.fl.) medel för byggande, samt sätter man upp kriterier för hur myndigheterna skall prioritera byggande. Detta är heller inget konstigt, eftersom rikspolitikerna måste värna om hela landet.

Iilja Batljan är socialdemokraternas starke man i Nynäshamns kommun. I Nynäshamn har man under många år framfört krav på byggande av såväl motorväg som dubbelspår. På några få år har Iilja Batljan sett till att man gått från ord till handling.

|           |                                                                   |
|-----------|-------------------------------------------------------------------|
| Projekt:  | Motorväg Västerhaninge-Nynäshamn                                  |
| Strategi: | Infrastrukturminister Ulrika Messing (s) ändrar Vägverkets beslut |

Förra året lade Ericsson ned sin fabrik i Nynäshamn. Detta var naturligtvis ett bakslag för kommunen då arbetsplatser gick förlorade. Om en stor arbetsgivare lägger ner verksamhet kan man tro att behovet av infrastruktur, som vägar och järnvägar, minskar något.

Planer om att bygga motorväg mellan Västerhaninge och Nynäshamn har funnits länge hos Vägverket. Iilja Batljan såg nu sin chans, och han intog en offensiv hållning i media. För att stärka Nynäshamn som en attraktiv kommun för arbetsgivare och som kompensation för Ericssons nedläggning, krävde han att motorvägen skulle byggas tidigare än planerat.

Efter en del stötande och blötande i media och departement, så aviserade Ulrika Messing att byggnad av motorvägen skulle påbörjas omedelbart. Vi samhällets naiva undersåtar lever i tron att Vägverket tar detaljbesluten om och när vägar skall byggas, i enlighet med demokratiskt fattade beslut. Det förefaller dock att räcker med några dagars diskussioner i media mellan en framhärdig kommunpolitiker och en godhjärtad minister, för att den senare kommer att meddela att myndigheten (Vägverket) beslutat att ändra i sina planer och prioriteringar. Detta skulle vi naiva undersåtar skulle kunna uppfatta som ministerstyre, men denna uppfattning är fel.

Motorvägsbygget kom igång fortare än någon kunnat ana. Detta måste rimligen betyda att något annat vägprojekt i landet senarelagts. Man undrar om det gjordes en grundlig prioriteringsbedömning innan man fattade beslutet? Var man klara med miljökonsekvensbeskrivningar? Varför hördes inga tydliga protester mot motorvägsbyggande från Miljöpartiet?



Mellan Södertälje och Stockholm finns redan en motorväg. Den är dock gammal och kurvig, samt hyser den två stycken Europavägar. Såväl trafikintensitet som olycksfrekvens på denna sträcka torde vara väl märkbar i statistiken. Kanske finns det fog för att rusta upp denna väg, men Södertälje har ingen Iilja Batljan.

Iilja Batljan får sin motorväg, och det kostar inget för Nynäshamn.



|           |                                                                        |
|-----------|------------------------------------------------------------------------|
| Projekt:  | Dubelspår Västerhaninge-Nynäshamn                                      |
| Strategi: | Trafiklandstingsråd Anna Kettner (s) påverkar SL och Banverkets beslut |

Iilja Batljan ligger inte på latsidan, utan när motorvägsbyggandet är i fullgång, så har det blivit dags för nästa projekt: Dubbelspår Västerhaninge-Nynäshamn.

- Pendeltågen transporterar dagligen cirka 250.000 passagerare.
- Enligt uppgift i tidningen Metro åker cirka 4.500 renenärer med tågen på Nynäsbanan.
- Enligt uppgift från Regionplane- och trafikkontoret var arbetspendelningen (2003) till och från Nynäshamns kommun cirka 6.600 personer. Arbetspendelning inom länet uppgick till knappt 900.000 personer. Hur dessa personer pendlar framgår inte, men alla åker naturligtvis inte pendeltåg, vare sig till/från Nynäshamn eller länet i övrigt.
- Befolkningen i hela Nynäshamns kommun uppgår till knappt 25.000 personer (2006), vilket kan jämföras med Södertäljes drygt 80.000 invånare.

Spåret Västerhaninge-Nynäshamn innehas av Banverket. Iilja Batljan insåg väl att han inte en gång till kunde få draghjälp av Ulrika Messing, som borde vara den logiska kontakten. Han inriktade sig istället på Landstingspolitikern Anna Kettner.

Nu när Landstingets inköpta X60-fordon trafiksätts visar det sig att de inte klarar det tänkta trafikupplägget med av- och tillkopplingar i Västerhaninge. Det alternativ som stått till buds är att köra Lillpendel mellan Västerhaninge och Nynäshamn. Här såg Iilja Batljan sin chans: Protestera mycket och högt, för då måste Jangälv och Kettner komma med någon form för kompensation för att stilla protesterna. Nynäsborna skall minsann inte behöva byta tåg i Västerhaninge på samma förnedrande sätt som Gnestaborna behöver göra i Södertälje.

Kompensationen kom mycket riktigt. Jangälv utlovade att det från den 21 augusti skall gå halvtimmestrafik. Inte nog med det, utan det skall även finnas extra tågsätt i omlopp på Nynäsbanan för att reglera förseningar. Fler resandetåg och fler fordonsomlopp kräver fler förare. Detta har Stockholmståg i sin tur lovat SL, dock utan att kunna tillgodose personalbehovet.

Alla vet vid det här laget att Stockholmståg har stor brist på förare från den 21 augusti. Nämda uppgörelse är en bidragande orsak. För att klara situationen erbjuder Stockholmståg oss en extra övertid ersättning. Denna skall, som de säger, göra att vi inte har råd att stanna hemma. Visst är ersättningen generös, och visst kan det stämma att vi inte kommer att ha råd att inte arbeta på våra fridagar. Vänder man på argumentet, kan man i stället säga att vi inte har råd att ha fritid, tillsammans med familjer och vänner. Iilja Batljan struntar nog i våra arbetsförhållanden, så länge han kan leverera förbättringar till sina invånare i Nynäshamn.

Landstinget, med trafiklandstingsråd Anna Kettner i spetsen, har beslutat om att låna ut 250.000.000 kronor till Banverket. Detta är skattepengar avsedda för verksamhet som Landstinget ansvarar för, t.ex. sjukvård. Låt vara att det är ett lån men skall vårt Landsting verkligen bedriva bankverksamhet för att finansiera statliga myndigheters verksamhet?

Förstudier för upprustning och utbyggnad av Nynäsbanan färdigställdes av Banverket under 2004. Processen från förstudier till byggstart brukar vara lång. Enligt Banverkets förstudie räknar man med byggstart 2010.



Iilja Batljan vill dock annat. Han har fått Kettner att låna ut pengar till Banverket sin i sin ändrat i planeringen så att man kommer att börja bygga mötesspår och plattformar redan nästa år. Nu vill det till att alla handlingar (miljökonsekvensbeskrivningar, järnvägsplaner mm) snabbt tas fram samt att inte beslut av Länsstyrelse, Banverk m.fl. överklagas. Så länge det rör sig om Järnvägsbygge, torde Miljöpartiet kunna se mellan fingrarna med mycket. Med det finns andra aktörer som kan ha synpunkter på bygget, och dessa skulle i så fall kunna försena eller stoppa byggstart. I så fall kommer projektet att fördras, men det är inte Iilja Batljan som betalar.



Södertälje med drygt 80.000 invånare har genom sträckan Södertälje Hamn-Centrum troligtvis Sveriges mest trafikerade enkelspårssträcka. I rusningen går det 12 tåg i timmen på sträckan att jämföra med Nynäsbanas 4 tåg. Dessutom är infrastrukturen (ställverket, växlar mm) hårt sliten vilket skapar återkommande och omfattande trafikstörningar.

Vändtiden i Centrum är för Märstatågen normalt 8 minuter, medan den i Nynäshamn är normalt 14 minuter. Vid förseningar vänder man inte sällan tågen i Södertälje Hamn, vilket gör att många Södertäljebor inte kommer fram till slutstationen och anslutningsbussarna. Iilja Batljan har fått löte om att vändtiden för Nynästågen utökats under vissa tider på dygnet till 44 minuter, så att sena tåg till Nynäs kan vända och avgå i rätt tid.

Södertäljeborna får fortsatt finna sig i att tåg vänder i Södertälje Hamn samt att tåg försenas eller ställs in till följd av ställverks- och växelfel.

Iilja Batljan får utökad trafik, utbyggda mötesstationer och såsmåning om dubbelspår hela vägen till Nynäs, utan att det kostar något för Nynäshamnsborna.

|           |                                                               |
|-----------|---------------------------------------------------------------|
| Projekt:  | Utbyggd hamn i Nynäshamn                                      |
| Strategi: | Få kommunpolitikerna i Stockholm att satsa på Nynäshamns Hamn |

Nynäshamns Hamn ingår i det kommunägda bolaget Stockholms Hamnar. I dag angör färjor till Gotland och Polen hamnen, men så mycket mer är det inte. När väl Iilja Batljan fått sin motorväg och järnväg, kommer det att finnas mycket ledig kapacitet – dvs man kan köra fler bilar och lastbilar på vägen och man kan köra fler tåg på järnvägen än vad det finns behov för.

Frågan om att bygga en ny storhamn (Norvik) i Nynäshamns kommun har diskuterats under många år. Nynäshamn vill ta över sjötrafiken som går in till Stockholm. Inte minst inriktar man sig på de "farliga" olje- och bensintransporterna, men även fraktfartyg i allmänhet som av en del anses utgöra en stor miljöfara i Skärgården.

Kanske kommer Stockholms kommuns finansborgarråd Annika Billström få besök av Iilja Batljan. Undrar om Billström kommer att kunna hjälpa honom på samma sätt som Messing och Kettner har gjort.

Södertälje har också en kommunägd hamn, som marknadsför sig som en alternativ hamn för kunder i Stockholmsregionen. I jämförelse med Nynäshamn har Södertälje Hamn väl utbyggda kajer och faciliteter för godshantering. Så sent som den 21 augusti hade ABC-nytt ett reportage om de båda hamnarna. Här framställdes Nynäshamn och Södertälje som konkurrenter inför framtidens satsningar. Nynäshamn vill att man bygger en storhamn i Norvik, medan Södertälje vill att slussen in till Mälaren byggs om för att kunna ta emot större fartyg till Mälarhamnarna. Södertälje har inte Iilja Batljan,, så skall vi gissa att det kommer att bli storhamn i Norvik och att slussutbyggnaden skjuts på framtiden?

Man kan inte låta bli att imponeras av Iilja Batljans framgånganda, skicklighet och förmåga att få sin vilja igenom. Det är en riktig entreprenör som får saker att hända, i en omfattning som gör att politiker i andra kommuner måste bli gröna av avund. Det är ju inte så att Nynäshamn är en speciellt viktigt kommun, vare sig geografiskt, ekonomiskt eller politiskt. Som exempel har Södertälje fler socialdemokratiskt röstande än vad Nynäshamn har invånare.

Södertälje – vakna upp innan det är för sent. Kanske ni skulle försöka värva Iilja Batljan till kommunen – med Iilja vid rodret är inget omöjligt. Locka med goda villkor, så kommer ni få vägar och järnvägar byggda samt kommer er hamn att gå en blomstrande framtid tillmötes.

Thomas Schiechtl

## X60-utbildning

En orsak till uppkommen personalbrist är, enligt Stockholmståg, bristen på förare som genomgått utbildning av X60. Vid övertagandet var det cirka 50 förare färre än beräknat som utbildats. Det är av yttersta betydelse att utbildning av förare nu fortgår i högt tempo, även om det råder förarbrist. I annat fall riskerar Stockholmståg det kommer att råda förarbrist långt längre tid än vad man förväntar..

Stockholmståg har med tydlighet meddelat att X60-utbildningarna skall fortgå med full fart. Det talas om 8 utbildningsplatser varje vecka. Nu när sanningens minut är inne, har man som det första ställt in X60-utbildning som skulle ha startat måndag den 21 augusti. Enligt obekräftade uppgifter, kommer man vecka 34 utbilda 0 förare för att därefter, under de närmaste veckorna, utbilda 4 förare per vecka. En kollega konstaterade med viss finurlighet, att om man inte utbildar förare på X60 är det som att äta upp sättpotatisen.

Stockholmståg! För er och vår skull, se till att utbilda förare på X60 i rask takt.

Thomas Schiechtl





# Personalbrist

Stockholmståg meddelade Seko den 10 augusti att man kommer att ha stor förarbrist från den 21 augusti och fram till årsskiftet. Den 15 augusti satte vi oss i förhandlingar med Stockholmståg för att diskutera de av Stockholmståg föreslagna åtgärder för att upprätthålla trafiken.

Bland de orsaker som ligger till grund för personalbristen återfinns, enligt Stockholmståg, ökad nyttjande av Brohallen, X60-utbildning, fler insatståg, 30-minuterstrafik Västerhaninge-Nynäshamn samt införande av pauser i turförteckningen.



Beslut om att bygga Brohallen och att köpa in X60 togs redan 2002. Det kan knappast vara en överraskning att man skall nyttja hallen och utbilda förare. När man vet, eller borde veta, att det kommer att råda förarbrist, är det enligt vår uppfattning inte särskilt ansvarsfullt att utlova ytterligare trafik genom fler insatståg och 30-minuters trafik på Nynäs. Pausernas införande i turförteckningen kan heller inte vara någon överraskning. Arbetstidslagen, där pauser ingår, har funnits med under många, många år.

Seko Lok ser mycket allvarligt på den kommande personalsituationen. Vi ser emellertid inte att föreslagna åtgärder utgör en lösning, inte ens på kort sikt. Åtgärderna bidrar troligtvis till fler problem.

Varje övertidsarbetspass, samt varje arbetspass som utförs av inhyrd personal, motsvarar uppskattningsvis den tredubbla personalkostnaden som för arbetspass utförda av Stockholmstågs anställda förare på ordinarie arbetstid. Det skulle därför kräva inte oväsentliga ekonomiska resurser under en längre tid. Föreslagna åtgärder kommer därför att ta resurser i anspråk som skulle ha använts på andra områden. Sådana områden kan naturligtvis vara företagets resultat, men även arbetstagarnas löneutrymme, arbetsmiljöförbättringar, fordonsförbättringar mm.

Stockholmståg deklarerade i samband med att upphandlingen avgjordes att man kommer att satsa på extra resurser, såväl personella som materiella. Som vi uppfattar det, var just detta ett av de avgörande kvalitetsargumenten för SL att välja Stockholmståg, även om anbudssumman var högre än flera av konkurrenterna. Var finns dessa resurser, nu när vi som bäst behöver dem?

Personalläget har varit kritiskt allt sedan trafikövertagandet. Det finns tydliga indikationer på att Stockholmståg under sommaren har brutit mot såväl arbetstidsavtal som arbetstidslagstiftning, och därmed skulle det redan nu finnas en grupp förare med en "arbetsbelastningsskuld".

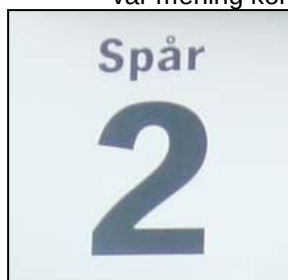
Genom att ytterligare öka arbetstidsuttaget ökar risken för överbelastning som kan resultera i kortare eller längre tids sjukfrånvaro. Vi har fortfarande kvar negativa effekter från de glada bonusdagarna på Citypendeltiden. Dessutom utgör stora övertidsuttag en trafiksäkerhetsrisk. Förare har kontinuerligt skiftarbete och det är därför extra viktigt att man får de planerade återhämtningsperioderna som fridagarna innebär. Härmed inte sagt att man inte kan arbeta övertid, men detta får ej ske på ett sätt som medför att man bryter mot arbetstidslagar och arbetstidsavtal.

Vi har indikationer på att det framförallt är förare utbildade på X60 som saknas. Detta medför att det förväntade övertidsuttaget kommer att bli större för dessa förare. Även om utbildning av förare sker kontinuerligt är nettotillskottet för lågt, eftersom fler och fler omlopp trafiksätts med X60. En annan aspekt är att förare kan uppleva övertidsförslaget som orättvist, då en viss grupp har större möjlighet att, förvisso kortsiktigt, tjäna extra pengar.

Stockholmstågs "riktiga" trafikstart sker den 21 augusti. Det är naturligt att Stockholmståg inför denna fas vill säkerställa trafik kvalitén. De av Stockholmståg föreslagna åtgärderna utgör enligt vår mening kortsiktigt tänkande där åtgärderna ej

kommer att få avsedd verkan. Genom att temporärt, och då ganska generöst, öka övertidsersättningen kan förare ges möjlighet att kortsiktigt tjäna inte obetydande extra pengar. I motsvarande mån får Stockholmståg kortsiktigt minska rörelsemarginalen genom ökade

personalkostnader. Den långsiktiga positiva effekten för Stockholmståg, om föreslagna åtgärder skulle få avsedd effekt, måste anses ovärderlig. För förarnas del finns det däremot inga tydliga positiva långsiktiga effekter. Tvärtom, finns det påtalig risk för negativa effekter, genom ökade sjukskrivningar, eftersatt arbetsmiljöarbete mm.



Seko ansåg att Stockholmståg måste konfrontera uppdragsgivaren med de obehagliga sanningar som man står inför. Därför föreslog Seko bl.a. följande åtgärder som snabbt kan få avsedd verkan:

- ställ in insatståg med liten beläggning och därmed liten transportnytta. Till denna kategori hör alla tåg till Jakobsberg och Tumba under eftermiddagsrustning, eftersom dessa planmässigt går precis efter stompendlarna. Tåg från Upplands Väsby under morgonrustning, av samma orsak. De 29-tåg som framförallt utför ett nyttigt transportarbete är tåg från Jakobsberg respektive Tumba till Centralen i morgonrusningen. På morgonen är rusningen mer komprimerad vilket gör att fler personer reser per tidsenhet än under eftermiddagen.
- kör 30-minuterstrafik under lördagar och söndagar. Härigenom frigörs personal som genom fridagsbyte kan användas måndag-fredag.
- kör fullängdståg under hela trafikdygnet, även lördagar och söndagar. Härigenom frigörs personalkapacitet genom färre passåkningar, färre tjänstetågskörningar, färre av- och tillkopplingar, färre klargöringstillfällen.
- en del av frigjord kapacitet används till bemannade extratåg för att reglera förseningar vid trafikstörningar, och därigenom öka trafikkvaliteten för stompendedeltågen.

Stockholmståg delade vår uppfattning att nämnda åtgärder skulle kunna frigöra många förare, men man kan av olika anledningar inte genomföra dessa åtgärder.

Den enda åtgärd som Stockholmståg är villig att realisera, är att utöka övertidsuttaget. Genom att krydda överersättningen med 1.700 kronor per arbetsperiod, anser man att personaltillgången kan säkras.

Stockholmståg har i förhandlingen inte begärt några avsteg från lag och avtal. Veckovilor, uttag av FV- och SJ-dagar mm skall därför ske enligt avtal. Mot bakgrund av Stockholmståg beskrivning av personalläget befarar vi dock att utrymmet för korttidsledighet (semester, kompledighet mm) kommer att bli synnerligen begränsat.

Seko har meddelat Stockholmståg att vi i efterhand kommer att följa upp arbetstidsscheman för att se hur arbetstidsregler efterföljts.

Thomas Schiechl

## **Medlemsmöte**

### **19 september kl. 13.00**

### **Lokal "Gnesta" (bredvid JAL)**

På mötet skall medlemmarna välja förtroendevalda till klubben och skyddsorganisationen enligt tidigare skåpad kallelse.

Kjell Axelsson kommer att redogöra för turlistekommitténs idéer för framtida turupplägg. Det kommer naturligtvis finnas möjlighet för er att ställa frågor och diskutera egna förslag och synpunkter till turlistorna.

Kom på mötet!

